

**A N F R A G E** von Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) und Priska Seiler Graf (SP, Kloten)  
betreffend Akzeptanz des ZFI durch den Bund

---

In der Fragestunde des Nationalrates vom 2. Juni 2008 beantwortete der Bundesrat Fragen von Nationalrätin Marlies Bänziger zum ZFI wie folgt:

Frage 1: Ist dem Bundesrat der ZFI und seine Funktionsweise bekannt?

Antwort Bundesrat: Dem Bundesrat ist die Funktionsweise des Zürcher Fluglärmindex (ZFI) bekannt. Der ZFI versucht rechnerisch zu ermitteln, wie viele Personen sich bei einem gegebenen Fluglärm stark gestört fühlen. Mittels des ZFI will der Kanton Zürich über eine Richtgrösse verfügen, nach der er seine Flughafen- und Massnahmenpolitik sowie die Raumplanung ausrichten kann. Der ZFI ist ausschliesslich ein Kontrollinstrument des Kantons Zürich.

Frage 2: Hat der Bundesrat, als er die Nachtflüge bewilligte, deren Einfluss auf den ZFI mitberücksichtigt, und kann er abschätzen, wie gross dieser wird?

Antwort Bundesrat: Der Bund hat bei der Bewilligung der Nachtflüge für die EURO 08 den Gesuchen der Kantone entsprochen und ihre Haltung berücksichtigt. Den Einfluss auf den ZFI hat der Bund nicht ermittelt. Ob bzw. inwiefern der Kanton Zürich bei der Erhebung des ZFI 2008 auch diese Nachtflüge berücksichtigt, ist dem Bundesrat nicht bekannt.

Im Konzept Fluglärmcontrolling Zürich (AfV) vom Juni 2007 wird im Kapitel 8.3. der Fluglärmcontrolling-Kreislauf Fluglärmimmissionen aufgezeichnet, in welchem dem BAZL Steuerungsmöglichkeiten zukommen, die allerdings noch zu konkretisieren seien. Konkret ist zu lesen: «Die Kriterien, nach denen die jährlichen Reporte durch die Bundesstellen beurteilt werden, sind noch festzulegen. Dabei ist einerseits zu berücksichtigen, dass ausserordentliche Ereignisse zu vorübergehenden Abweichungen führen können (spezielle Wetterlagen, ausserordentliche Flugbewegungen auf Grund internationaler Veranstaltungen, Sanierungen und Bauarbeiten u.ä.), die keine Massnahmen erfordern. Andererseits muss festgelegt werden, ab wann eine Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung als «massnahmenrelevant» beurteilt wird. Die Kriterien können auf abstrakter Ebene in das SIL-Objektblatt aufgenommen werden und im Detail in einer Vollzugshilfe festgehalten werden (da sie auch für andere Flughäfen Geltung haben sollen).

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Ausgangslage, dass das BAZL Aufsichtsfunktionen hat, namentlich auch zur Durchsetzung der gesetzlichen Auflage, dass alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung ausgeschöpft werden, und gleichzeitig Bewilligungen erteilt im Rahmen der VIL, welche dem vollständig widersprechen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass den Bund die Auswirkungen seiner Bewilligungspraxis auf den ZFI offensichtlich nicht kümmern?
3. Haben sich die Kriterien, nach denen die Bundesstellen das Fluglärmcontrolling beurteilen, schon konkretisiert? Wenn ja, wo sind diese Kriterien publiziert? Wenn nein, wann ist mit einer Konkretisierung im SIL-Prozess zu rechnen?

4. Welche Strategien verfolgt der Regierungsrat, um den verschiedenen Bundesämtern Sinn und Zweck des ZFI zu erläutern, namentlich dem VBS, welches offenbar eine Stationierung der Luftwaffe auf dem Flughafen Zürich-Kloten abklärt?
5. Im Rahmen des Konzept Fluglärm-Controlling nimmt die Raumplanung erheblichen Raum ein. In einigen Gemeinden sind Rekurse gegen BZO-Revisionen hängig. Bis zu welchem Zeitpunkt rechnet der Regierungsrat damit, dass wieder Planungssicherheit in der Flughafenregion besteht?
6. Im Kapitel 8.5. Verknüpfung der Controllingsysteme findet sich folgender Satz: «Konsequenterweise darf die Belastungssituation somit nicht allein anhand der Zahl der belasteten oder der stark gestörten Personen beurteilt werden. Bei der Beurteilung muss zwingend nach der Wohnsituation differenziert werden». Was ist unter dieser angeblich zwingenden Differenzierung zu verstehen?

Robert Brunner  
Priska Seiler Graf